資料２

想定される交通事故のケーススタディ

ケーススタディ（１－１）
－ センサーの未検出による情報の不提供 －

１．事案の概要

平成 16 年 7 月 1 日午後 6 時 30 分頃、Ｘ（男性　運転暦 20 年　40 歳）は自己の所有する普通自動車でＹ１の管理する首都高速道路〇号線（片側２車線）の第一車線を走行中、Ａ急カーブ部分を超えたところで渋滞最後尾の車両（ドライバーＺ）に追突した。その結果、Ｘの車両、被追突車両に物的被害が発生するとともに、Ｘ、Ｚに身体的被害が発生した。

気象庁のデータによると、事故当日は、近傍の観測所において、午後 6 時から午後 7 時まで時間雨量 30mm/h の激しい雨が降っており、風速は 8m/s、気温は 28 度であった。

本件事故現場は、カーブの見通しが悪く、従前から、カーブの先に発生する渋滞最後尾への追突が多発している（平成 14 年度で〇件）。Ｙ１は、注意喚起を促す表示板や路面表示による対策を講じてきたが、平成 15 年 4 月１日より走行支援システム（路側システム＋車載器、前方停止車両・低速車両情報支援サービス、情報提供レベル）の供用を開始した。Ｘによれば、Ｘは平成 15 年 10 月 1 日にＹ２が製造した走行支援システム用車載器を購入し、本件事故現場で月 2～3 回のペースで利用してきた。

Ｘの主張によれば、Ａ急カーブ先に停止車両・低速車両があるときは、Ａ急カーブ進入前に車載器から「〇〇m 先××あり注意」と表示され、停止車両・低速車両がないときは何も表示されなかった、とのことである。本事案においては、車載器に何も表示は出なかったのでＡ急カーブ先には停止車両・低速車両がないと考えＡ急カーブを旋回していたが、その途中で渋滞最後尾車両を発見し、直ちに急ブレーキを踏んだが間に合わず追突したとのことである。

事故発生後、道路管理者Ｙ１は事故発生推定時間帯における、センサーシステムによる前方停止車両・低速車両の検知結果データを調べたところ、センサーシステムは前方停止車両・低速車両なしと判定（センサーの未検出）していることが判明した。原因は、激しい雨により、コントラストが不足していたためであると推定される。

また、Ｘは、規制速度（50km/h）を超える速度でＡ急カーブを走行していたと推定される。

Ｘは、①走行支援システムに瑕疵、欠陥がある②走行支援システムの瑕疵、欠陥と本件事故には相当因果関係があると主張し、Ｙ１に対しては国家賠償法第２条第１項に基づき、Ｙ２に対しては製造物責任法第 3 条に基づき、本件事故によりこうむった損害〇〇〇〇万円の賠償を請求した。

２．原告の主張

（１）走行支援システムに瑕疵、欠陥がある。

①車載器購入時、走行支援システムは、見通しの悪いカーブ等の先にある停止車両・低速車両の情報を提供するシステムであると説明を受けた。

②激しい雨が降っている時は提供されるべき情報が提供されない場合がある、という説明は受けていない。取扱説明書にも書いていない。

③道路管理者の事後調査で明らかになったとおり、（停止車両・低速車両が存在したにもかかわらず）当該情報は提供されなかった。

（２）走行支援システムの瑕疵、欠陥と本件事故との間には、相当因果関係がある。

①走行支援システムから情報が提供されれば、十分減速してカーブ進入し、渋滞最後尾発見後のブレーキ操作により事故を回避し得た。言い換えれば、走行支援システムから情報提供されなかったために事故が発生した。

②走行支援システムの利用を開始してから９ヶ月が経つが、前方停止車両・低速車両がある場合は、必ず車載器に「○○m 先××あり、注意」と表示された。表示がない場合は、前方停止車両・低速車両がないと判断して利用してきた。表示がない場合のこのような判断・利用は、通常想定される使用方法である。

３．論点整理

（１）路側システムの性能限界等の事前説明

①走行支援システム利用者に対して、同システムはあくまで走行支援情報の提供であり安全運転を保証するものではないこと、路側システムに技術上の性能限界（センサーの未検出）があるため提供すべき情報を提供しない可能性があること等について、取扱説明書等による事前説明が必要ではないか

（２）車載器の表示設計

①路側システムに技術上の性能限界（センサーの未検出）があり危険情報（停止車両・低速車両の存在）を提供できない可能性があるのであれば、路側システムが危険なしと判定した場合であっても、車載器ではドライバーに慎重運転を促す表示をする設計が必要ではないか。

（３）ドライバーの注意義務

①走行支援システム（情報提供レベル）を利用している場合であっても、ドライバーの安全運転のための注意義務は変わらないのではないか

（国家賠償法抜粋）

第二条　道路、河川その他の公の営造物の設置又は管理に瑕疵があつたために他人に損害を生じたときは、国又は公共団体は、これを賠償する責に任ずる。 ２　前項の場合において、他に損害の原因について責に任ずべき者があるときは、国又は公共団体は、これに対して求償権を有する。

（国家賠償法関連判例抜粋）

「国家賠償法２条１項の営造物の設置または管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい･･･」（高知国道 56 号落石事件最判昭和 45 年８月 20 日） 「国家賠償法２条１項にいう営造物の設置または管理に瑕疵があったと見られるかどうかは、当該営造物の構造、用法、場所的環境および利用状況等諸般の事情を総合考慮して個別具体的に判断すべきものである」（道路防護柵転落負傷事件上告審判決最判昭和 53 年７月４日）

（製造物責任法抜粋）

第二条　　この法律において「製造物」とは、製造又は加工された動産をいう。 ２　　この法律において「欠陥」とは、当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物に係る事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう。 ３　《略》 第三条　　製造業者等は、その製造、加工、輸入又は前条第三項第二号若しくは第三号の氏名等の表示をした製造物であって、その引き渡したものの欠陥により他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる。ただし、その損害が当該製造物についてのみ生じたときは、この限りでない。

（走行速度等に関連する道路交通法規定抜粋）

道路交通法	交通の方法に関する教則（＊）
（最高速度） 第二十二条　車両は､道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を､その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。 ２　《略》	第５章　自動車の運転の方法 第４節　安全な速度と車間距離 １　安全な速度 （１）自動車を運転する場合は、標識（付表３（１）２４、２４の２）や標示（付表３（２）６）によつて示されている最高速度を超えて運転してはいけません。標識や標示で指定されていないときは、時速６０キロメートルを超えて運転してはいけません。（高速自動車国道については、第７章第２節２を参照）。 （２）　《略》 （３）決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて、安全な速度で走りましょう。
（安全運転の義務） 第七十条　車両等の運転者は､当該車両等のハンドル､ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ､他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。	第６章　危険な場所などでの運転 第２節　坂道・カーブ ２　曲がり角・カーブ （１）曲がり角やカーブに近づくときは、その手前の直線部分で十分スピードを落としましょう。高速のままハンドルを切ったり、ハンドルを切りながらブレーキを掛けたりすると、横転や横滑りを起こしやすくなります。 （２）ハンドルは急ハンドルにならないように穏やかに操作しましょう。

道路交通法	交通の方法に関する教則（＊）
	第４節　悪天候など １　雨の日の運転 （１）雨の日は視界が悪くなるうえ、窓ガラスが曇ったり、路面が滑りやすくなるなど悪条件が重なり、危険度が高くなります。 （２）雨の日は、晴れの日よりも速度を落とし、車間距離を十分とって慎重に運転しましょう。急発進、急ハンドル、急ブレーキなどは横転、横滑りなどの原因となり、特に危険です。 （３）～（７）　《略》

＊国家公安委員会告示（昭和 53 年 10 月 30 日　国家公安委員会告示第 3 号）

ケーススタディ（１－２）
－ センサーの未検出による操作支援の不提供 －

４．事案の概要

平成 16 年 7 月 1 日午後 6 時 30 分頃、Ｘ（男性　運転暦 20 年　40 歳）は自己の所有する普通自動車でＹ１の管理する首都高速道路○号線（片側２車線）の第一車線を走行中、Ａ急カーブ部分を超えたところで渋滞最後尾の車両（ドライバーＺ）に追突した。その結果、Ｘの車両、被追突車両に物的被害が発生するとともに、Ｘ、Ｚに身体的被害が発生した。

気象庁のデータによると、事故当日は、近傍の観測所において、午後 6 時から午後 7 時まで時間雨量 30mm/h の激しい雨が降っており、風速は 8m/s、気温は 28 度であった。

本件事故現場は、カーブの見通しが悪く、従前から、カーブの先に発生する渋滞最後尾への追突が多発している（平成 14 年度で○件）。Ｙ１は、注意喚起を促す標識や路面表示による対策を講じてきたが、平成 15 年 4 月１日より走行支援システム（路側システム＋車両システム、前方停止車両・低速車両情報支援サービス、操作支援レベル）の供用を開始した。Ｘによれば、Ｘは平成 15 年 10 月 1 日にＹ２が製造した走行支援システム機能付き車両を購入し、本件事故現場で月 2～3 回のペースで利用してきた。

Ｘの主張によれば、カーブ先に停止車両・低速車両があるときは情報提供の後自動的に減速してくれるシステムであると理解して購入し、今までの９ヶ月の利用の中でカーブ先に停止車両・低速車両が発生していたケースは５、６回あったが、全て本システムにより安全に減速することができ、システムの性能に万全の信頼をおいていた、とのことである。本事案においては、システムから情報提供も自動減速もなく、システムを信頼してカーブを逸脱しない程度のスピードでＡ急カーブを旋回していた。しかし、その途中で渋滞最後尾車両を発見し、非常に驚きつつも、直ちに自ら急ブレーキを踏んだが間に合わず追突したとのことである。

事故発生後、道路管理者Ｙ１は事故発生推定時間帯における、センサーシステムによる前方停止車両・低速車両の検知結果データを調べたところ、センサーシステムは前方停止車両・低速車両なしと判定（センサーの未検出）していることが判明した。原因は、激しい雨により、コントラストが不足していたためであると推定される。

また、Ｘは、規制速度（50km/h）を超える速度でＡ急カーブを走行していたと推定される。

Ｘは、①走行支援システムに瑕疵、欠陥がある②走行支援システムの瑕疵及び欠陥と本件事故には相当因果関係があると主張し、Ｙ１に対しては国家賠償法第２条第１項に基づき、Ｙ２に対しては製造物責任法第 3 条に基づき、本件事故によりこうむった損害○○○○万円の賠償を請求した。

５．原告の主張

（１）走行支援システムに瑕疵、欠陥がある。

①車載器購入時、走行支援システムは、見通しの悪いカーブ等の先にある停止車両・低速車両の情報を提供するとともに、追突しないように自動的に減速するシステムであると説明を受けた。

②激しい雨が降っている時は自動減速機能が作動しない場合がある、という説明は受けていない。取扱説明書にも書いていない。

③道路管理者の事後調査で明らかになったとおり、（停止車両・低速車両が存在したにもかかわらず）当該情報が車両システムに提供されず、そのため、作動すべき自動減速機能が作動しなかった。

（２）走行支援システムの瑕疵、欠陥と本件事故との間には、相当因果関係がある。

①走行支援システムが正常に作動していれば、渋滞最後尾車両と追突することはなかった。言い換えれば、走行支援システムが正常に作動しなかったために事故を発生した。

６．論点整理

（１）路側システムの性能限界等の事前説明

①走行支援システム利用者に対して、同システムはあくまで操作支援の提供であり安全運転を保証するものではないこと、路側システムに技術上の性能限界（センサーの未検出）があるため操作支援すべき場面で操作支援機能が作動しない可能性があること等について、取扱説明書等による事前説明が必要ではないか

（２）車載器の表示設計

①路側システムに技術上の性能限界（センサーの未検出）があり操作支援すべき場面で操作支援機能が作動しない可能性があるのであれば、路側システムが危険なしと判定した場合であっても、車載器からの情報提供時点においてドライバーに慎重運転を促す表示をする設計が必要ではないか。

（３）ドライバーの注意義務

①走行支援システム（操作支援レベル）を利用している場合であっても、ドライバーの安全運転のための注意義務は変わらないのではないか

（国家賠償法抜粋）

第二条　道路、河川その他の公の営造物の設置又は管理に瑕疵があつたために他人に損害を生じたときは、国又は公共団体は、これを賠償する責に任ずる。 ２　前項の場合において、他に損害の原因について責に任ずべき者があるときは、国又は公共団体は、これに対して求償権を有する。

（国家賠償法関連判例抜粋）

「国家賠償法２条１項の営造物の設置または管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい･･･」（高知国道 56 号落石事件最判昭和 45 年８月 20 日） 「国家賠償法２条１項にいう営造物の設置または管理に瑕疵があったと見られるかどうかは、当該営造物の構造、用法、場所的環境および利用状況等諸般の事情を総合考慮して個別具体的に判断すべきものである」（道路防護柵転落負傷事件上告審判決最判昭和 53 年７月４日）

（製造物責任法抜粋）

第二条　この法律において「製造物」とは、製造又は加工された動産をいう。 ２　この法律において「欠陥」とは、当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物に係る事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう。 ３　《略》 第三条　製造業者等は、その製造、加工、輸入又は前条第三項第二号若しくは第三号の氏名等の表示をした製造物であって、その引き渡したものの欠陥により他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる。ただし、その損害が当該製造物についてのみ生じたときは、この限りでない。

（走行速度等に関連する道路交通法規定抜粋）

道路交通法	交通の方法に関する教則（＊）
（最高速度） 第二十二条　車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。 ２　《略》	第５章　自動車の運転の方法 第４節　安全な速度と車間距離 １　安全な速度 （１）自動車を運転する場合は、標識（付表３（１）２４、２４の２）や標示（付表３（２）６）によつて示されている最高速度を超えて運転してはいけません。標識や標示で指定されていないときは、時速６０キロメートルを超えて運転してはいけません。（高速自動車国道については、第７章第２節２を参照）。 （２）　略 （３）決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて、安全な速度で走りましょう。
（安全運転の義務） 第七十条　車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。	第６章　危険な場所などでの運転 第２節　坂道・カーブ ２　曲がり角・カーブ （１）曲がり角やカーブに近づくときは、その手前の直線部分で十分スピードを落としましょう。高速のままハンドルを切ったり、ハンドルを切りながらブレーキを掛けたりすると、横転や横滑りを起こしやすくなります。 （２）ハンドルは急ハンドルにならないように穏やかに操作しましょう。

道路交通法	交通の方法に関する教則（＊）
	第４節　悪天候など １　雨の日の運転 （１）雨の日は視界が悪くなるうえ、窓ガラスが曇ったり、路面が滑りやすくなるなど悪条件が重なり、危険度が高くなります。 （２）雨の日は、晴れの日よりも速度を落とし、車間距離を十分とって慎重に運転しましょう。急発進、急ハンドル、急ブレーキなどは横転、横滑りなどの原因となり、特に危険です。 （３）～（７）　《略》

＊国家公安委員会告示（昭和 53 年 10 月 30 日　国家公安委員会告示第 3 号）

ケーススタディ（２）
― センサーの誤検出による誤情報の提供 ―

１．事案の概要

平成 15 年 10 月 15 日午後 2 時 30 分頃、Ｘ （女性　運転暦 3 年　22 歳）は自己の所有する普通自動車でＹ１の管理する一般国道○号（片側２車線）の第一車線を走行中、Ａ急カーブ手前○mをあたりでかなり急な減速を行った。Ｘの後ろを走行していたＺ（女性　運転暦 10 年　34 歳）はＸ車両の減速の後、同様に減速したがＸ車両に追突した。その結果、Ｘ、Ｚの車両に物的被害が発生するとともに、Ｘ、Ｚに身体的被害が発生した。

気象庁のデータによると、事故当日は曇り時々晴れで、風速 8m/s の強い風が吹いており、気温は 18 度であった。

本件事故現場は、カーブの見通しが悪く、従前から、カーブの先に発生する渋滞最後尾への追突が多発している（平成 14 年度で○件）。Ｙ１は、注意喚起を促す表示板や路面表示による対策を講じてきたが、平成 15 年 4 月 1 日より走行支援システム（路側システム＋車載器、前方停止車両・低速車両情報支援サービス、情報提供レベル）の供用を開始した。Ｘによれば、Ｘは平成 15 年 10 月 1 日にＹ２が製造した走行支援システム用車載器を購入し、使用は本件事故発生日当日が初めてであった。

Ｘの主張によれば、Ａ急カーブ進入前に車載器から「○○m 先××あり注意」と表示されたので、Ａ急カーブ先に停止・低速車両が存在すると思い、追突回避のためすぐに減速する必要があると判断し、通常より強くブレーキを踏んだとのことである（注：当システムは、情報提供がなされた後、ドライバーが普通の強さでブレーキを踏めば追突事故を回避できるように、情報提供のタイミングが設計されている）。また、Ｚの主張によれば、前方にはＸ車両以外の車両等障害物が見当たらない中で、まさかＸ車両がかなり強い減速を行うとは全く予想できなかったとのことである。事故発生直後に、Ｘ及びＺがＡ急カーブ先を確認したところ、実際には車両は存在しなかった。

事故発生後、道路管理者Ｙ１は事故発生推定時間帯における、センサーシステムによる前方停止車両・低速車両の検知結果データを調査したところ、センサーシステムは前方停止車両・低速車両ありと判定（センサーの誤検出）していることが判明した。原因は、強風で雲が早く流れ、雲間から陽がさした際に道路に落ちた街路樹の影を車両であると誤検出したものであると推定される。

また、ＸとＺは事故発生直前は規制速度（50km/h）以下の速度で走行していたと推定される。

一般道の同一車線内における追突事故の場合、保険会社の実務では、前方車両（Ｘ）の過失 0%、後方車両（Ｚ）の過失 100%を原則として処理されるが、前方車両（Ｘ）が理由のない急ブレーキをかけるという事情があると、前方車両（Ｘ）の過失 30%、後方車両（Ｚ）

の過失 70%として処理される。

Ｘは、①走行支援システムに瑕疵、欠陥がある、②走行支援システムの瑕疵、欠陥と本件事故には相当因果関係があると主張し、Ｙ１に対しては国家賠償法第２条第１項に基づき、Ｙ２に対しては製造物責任法第 3 条に基づき、本件事故によりＸの負担すべき損害額○○○○万円の賠償を請求した。

２．原告の主張

（1）走行支援システムに瑕疵がある。

①車載器購入時、走行支援システムは、見通しの悪いカーブ等の先にある停止車両・低速車両の情報を提供するシステムであると説明を受けた。

②天候が変化した場合に誤った情報を提供する場合がある、という説明は受けていない。取扱説明書にも書いていない。

③道路管理者の事後調査で明らかになったとおり、（停止車両・低速車両は存在していないにかかわらず）誤った情報が提供された。

（2）走行支援システムの瑕疵と本件事故との間には、相当因果関係がある。

①走行支援システムから誤った情報が提供されなければ、不必要な急ブレーキを踏むこともなく、Ｘが負担すべき損害は発生しなかった。言い換えれば、走行支援システムから誤った情報が提供されたためにＸの損害が発生した。

②見通しの悪いカーブ先に、前方停止車両・低速車両ありと情報提供された場合に、追突を回避するために急減速するのは通常想定される行動である。

３．論点整理

（1）路側システムの性能限界等の事前説明

①走行支援システム利用者に対して、同システムはあくまで走行支援情報の提供であり安全運転を保証するものではないこと、路側システムに技術上の性能限界（センサーの誤検出）があるため誤った情報を提供する可能性があること等について、取扱説明書等による事前説明が必要ではないか

（2）ドライバーの注意義務

①走行支援システム（情報提供レベル）を利用している場合であっても、ドライバーの安全運転のための注意義務は変わらないのではないか

（国家賠償法抜粋）

第二条　道路、河川その他の公の営造物の設置又は管理に瑕疵があつたために他人に損害を生じたときは、国又は公共団体は、これを賠償する責に任ずる。
２　前項の場合において、他に損害の原因について責に任ずべき者があるときは、国又は公共団体は、これに対して求償権を有する。

（国家賠償法関連判例抜粋）

「国家賠償法２条１項の営造物の設置または管理の瑕疵は、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい･･･」（高知国道 56 号落石事件最判昭和 45 年８月 20 日）
「国家賠償法２条１項にいう営造物の設置または管理に瑕疵があったと見られるかどうかは、当該営造物の構造、用法、場所的環境および利用状況等諸般の事情を総合考慮して個別具体的に判断すべきものである」（道路防護柵転落負傷事件上告審判決最判昭和 53 年 7 月 4 日）

（製造物責任法抜粋）

第二条　　この法律において「製造物」とは、製造又は加工された動産をいう。
　２　　この法律において「欠陥」とは、当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物に係る事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう。
　３　《略》
第三条　　製造業者等は、その製造、加工、輸入又は前条第三項第二号若しくは第三号の氏名等の表示をした製造物であって、その引き渡したものの欠陥により他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる。ただし、その損害が当該製造物についてのみ生じたときは、この限りでない。

（ブレーキ操作に関連する道路交通法規定抜粋）

道路交通法	交通の方法に関する教則（＊）
（急ブレーキの禁止） 第二十四条　　車両等の運転者は、危険を防止するためやむを得ない場合を除き、その車両等を急に停止させ、又はその速度を急激に減ずることとなるような急ブレーキをかけてはならない。 （安全運転の義務） 第七十条　車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。	第５章　自動車の運転の方法 第４節　安全な速度と車間距離 ３　ブレーキの掛け方 （１）最初はできるだけ軽く踏み込みましょう。それから必要な強さまで徐々に踏み込んでいきます。 （２）ブレーキは数回に分けて使いましょう。この方法は、道路が滑りやすい状態のときには、特に効果的です。また、数回に分けて使えば、ブレーキ灯が点滅し、後車への合図となって追突事故防止に役立ちます。 （３）危険を避けるためにやむを得ない場合のほかは、急ブレーキを掛けてはいけません。 （４）むやみにブレーキを使わず、なるべくアクセルの操作で徐々に速度を落としてから止まるようにしましょう。 第６章　危険な場所などでの運転 第２節　坂道・カーブ ２　曲がり角・カーブ （１）曲がり角やカーブに近づくときは、その手前の直線部分で十分スピードを落としましょう。高速のままハンドルを切ったり、ハンドルを切りながらブレーキを掛けたりすると、横転や横滑りを起こしやすくなります。 （２）ハンドルは急ハンドルにならないように穏やかに操作しましょう。

＊国家公安委員会告示（昭和 53 年 10 月 30 日　国家公安委員会告示第３号）

（理由のない急ブレーキによる追突事故の場合の過失割合（一般道路の場合））

過失相殺率の認定基準		被追突車	追突車	損害賠償額算定基準		被追突車	追突車
基　　本		３０	７０	基　　本		２０	８０
修正要素	住宅地・商店街		＋１０	修正要素	住宅地商店街		＋１０
	Ｂ１５km以上の速度違反		＋１０		Ｂ１５km以上の速度違反		＋１０
	Ｂ３０km以上の速度違反		＋２０		Ｂ３０km以上の速度違反		＋２０
	幹線道路の走行車線		－１０		幹線道路	＋１０	
	Ａの制動灯故障		－１０		Ａの制動灯故障	＋１０	
					Ａに初心者マーク		＋１０

出典：「別冊判例タイムズ　民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準　平成 9 年」

東京地裁民事第 27 部（交通部）編

「民事交通事故訴訟　損害賠償額算定基準 2001」

東京三弁護士会交通事故処理委員会・財団法人日弁連交通事故相談センター東京支部　共編

ケーススタディの例（３）
－ 電波の遮断による情報の不提供 －

１．事案の概要

平成 15 年 8 月 1 日午後 6 時 30 分頃、X（男性　運転暦 15 年　75 歳）は自己の所有する普通自動車でＹ１の管理する一般国道○号（片側２車線）の第二車線を走行中、トンネル出口直後のＡカーブで、5 分前にあがった夕立により水膜状態になっていたためスリップし、対向車両（ドライバーＺ）に衝突した。その結果、Xの車両、Ｚの対向車両に物的被害が発生するとともに、X、Ｚに身体的被害が発生した。

本件事故現場は、従前から、夏場は局地的な豪雨が降りやすく、スリップ事故が発生している。Ｙ１は、注意喚起を促す表示板「トンネル出口カーブ　スリップ注意」をトンネル入り口に設置する対策を講じてきたが、平成 15 年 4 月１日より走行支援システム（路側システム＋車載器、路面情報提供サービス、情報提供レベル）の供用を開始した。Xによれば、Xは平成 15 年 5 月 1 日にＹ２が製造した走行支援システム用車載器を購入し、本件事故現場で月 2～3 回のペースで利用してきた。

Xの主張によれば、トンネル出口のカーブが水膜状態の場合は、必ずトンネル入口付近で車載器から「○○m 先水膜路面、注意」と表示され、乾燥状態の場合は何も表示されなかったとのことである。本事案においては、カーブ入口手前では雨は降っておらず、また車載器に何も表示が出なかったため、カーブ出口先の路面は危険状態ではないと考え、減速することなくトンネルを出たところ、直後のＡカーブで水膜路面のためにスリップし、対向車線にはみだし、対向車両と衝突したとのことである。

事故発生後、道路管理者Ｙ１は事故発生推定時間帯における、センサーシステムによる路面状態の検知結果データを調べたところ、センサーシステムは水膜路面を検知していることが判明した。車載器に何も表示が出なかった原因として、大型トラックが第一車線をXの車両と併走していたため、路側システムから車載器に発信された電波が遮断された可能性がある。

また、Xは規制速度（50km/h）を大幅に越える速度で走行していたと推定される。

Xは、①走行支援システムに瑕疵、欠陥がある、②走行支援システムの瑕疵、欠陥と本件事故には相当因果関係があると主張し、Ｙ１に対しては国家賠償法第 2 条第１項に基づき、Ｙ２に対しては製造物責任法第 3 条に基づき、本件事故によりこうむった損害○○○○万円の賠償を請求した。

２．原告の主張

（１）走行支援システムに瑕疵、欠陥がある。

①車載器購入時、走行支援システムは、路面状況の急変しやすい地点における路面状況の情報を提供するシステムであると説明を受けた。

②大型トラックが併走している場合には、電波が遮断され、提供されるべき情報が提供されない場合がある、という説明は受けていない。取扱説明書にも書いていない。

（２）走行支援システムの瑕疵、欠陥と本件事故との間には、相当因果関係がある。

①走行支援システムから情報が提供されれば、トンネルを出る前に十分減速して、トンネル出口直後の水膜路面のカーブを安全に走行でき、事故を回避し得た。言い換えれば、走行支援システムから情報提供されなかったために事故が発生した。

３．論点整理

（１）車載器の表示設計

①路側システムから車載器に発信する電波が遮断される可能性があるのであれば、電波が車載器に到達した時点で何らかの表示をし、サービスを受けられる状態にあるかどうかどうかをドライバーが理解できる表示設計が必要ではないか。（何も表示がなければ、サービスが受けられない状態にあることが分かる）

（２）ドライバーの注意義務

①走行支援システム（情報提供レベル）を利用している場合であっても、ドライバーの安全運転のための注意義務は変わらないのではないか

（国家賠償法抜粋）

第二条　道路、河川その他の公の営造物の設置又は管理に瑕疵があつたために他人に損害を生じたときは、国又は公共団体は、これを賠償する責に任ずる。
２　前項の場合において、他に損害の原因について責に任ずべき者があるときは、国又は公共団体は、これに対して求償権を有する。

（国家賠償法関連判例抜粋）

「国家賠償法２条１項の営造物の設置または管理の瑕疵は、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい･･･」（高知国道 56 号落石事件最判昭和 45 年８月 20 日）
「国家賠償法２条１項にいう営造物の設置または管理に瑕疵があったと見られるかどうかは、当該営造物の構造、用法、場所的環境および利用状況等諸般の事情を総合考慮して個別具体的に判断すべきものである」（道路防護柵転落負傷事件上告審判決最判昭和 53 年７月４日）

（製造物責任法抜粋）

第二条　この法律において「製造物」とは、製造又は加工された動産をいう。
2　この法律において「欠陥」とは、当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物に係る事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう。
3　《略》
第三条　製造業者等は、その製造、加工、輸入又は前条第三項第二号若しくは第三号の氏名等の表示をした製造物であって、その引き渡したものの欠陥により他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる。ただし、その損害が当該製造物についてのみ生じたときは、この限りでない。

（走行速度等に関連する規定抜粋）

道路交通法	交通の方法に関する教則（＊）
（最高速度） 第二十二条　車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。 ２　《略》 （安全運転の義務） 第七十条　車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。	第５章　自動車の運転の方法 第４節　安全な速度と車間距離 １　安全な速度 （１）自動車を運転する場合は、標識（付表３（１）２４、２４の２）や標示（付表３（２）６）によつて示されている最高速度を超えて運転してはいけません。標識や標示で指定されていないときは、時速６０キロメートルを超えて運転してはいけません。（高速自動車国道については、第７章第２節２を参照）。 （２）　《略》 （３）決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて、安全な速度で走りましょう。 第４章　自動車を運転する前の心得 第５節　安全運転に必要な知識など １　視覚の特性 人間の感覚のうち視覚は、安全な運転のために最も大切です。運転中は、特に次のような点に注意しましょう。 （１）、（２）　《略》 （３）明るさが急に変わると、視力は、一時急激に低下します。トンネルに入る前やトンネルから出るときは速度を落としましょう。また、夜間は対向車のライトを直視しないようにしましょう。 第６章　危険な場所などでの運転 第２節　坂道・カーブ ２　曲がり角・カーブ （１）曲がり角やカーブに近づくときは、その手前の直線部分で十分スピードを落としましょう。高速のままハンドルを切ったり、ハンドルを切りながらブレーキを掛けたりすると、横転や横滑りを起こしやすくなります。 （２）ハンドルは急ハンドルにならないように穏やかに操作しましょう。 （３）～（５）　《略》 第４節　悪天候など １　雨の日の運転 （１）雨の日は視界が悪くなるうえ、窓ガラスが曇ったり、路面が滑りやすくなるなど悪条件が重なり、危険度が高くなります。

道路交通法	交通の方法に関する教則（＊）
	（２）雨の日は、晴れの日よりも速度を落とし、車間距離を十分とって慎重に運転しましょう。急発進、急ハンドル、急ブレーキなどは横転、横滑りなどの原因となり、特に危険です。 （３）～（７）　《略》

＊国家公安委員会告示（昭和 53 年 10 月 30 日　国家公安委員会告示第 3 号）

ケーススタディ（4）
－ サービス内容の誤解 －

１．事案の概要

平成 16 年 7 月 1 日午後 9 時 30 分頃、X（男性　運転暦 5 年　25 歳）は自己の所有する普通自動車でＹ１の管理する首都高速道路〇号線（片側２車線）の第一車線を走行中、A急カーブ部分を超えたところで、前方に角材を発見し、これを避けるため右側の追越車線に方向指示器を出さずに車線変更し、併進車両（ドライバーZ）に衝突した。その結果、X の車両、被衝突車両に物的被害が発生するとともに、X、Ｚに身体的被害が発生した。

気象庁のデータによると、事故当日は、近傍の観測所において、曇天であり、風速は 3m/s、気温は 23 度であった。

本件事故現場は、カーブの見通しが悪く、従前から、カーブの先に発生する渋滞最後尾への追突が多発している（平成 14 年度で〇件)。Ｙ１は、注意喚起を促す表示板や路面表示による対策を講じてきたが、平成 15 年 4 月１日より走行支援システム（路側システム＋車載器、前方停止車両・低速車両情報支援サービス、情報提供レベル）の供用を開始した。Xによれば、Xは平成 15 年 10 月 1 日にＹ２が製造した走行支援システム用車載器を購入し、本件事故現場で月 3～4 回のペースで利用してきた。

Xの主張によれば、販売店から見通しの悪いカーブ等の先にある車両等障害物の情報を提供するシステムであるとの説明を受け、あらゆる障害物が情報提供されるものと信じて購入し利用していたとのことである。本事案においては、何も表示が出なかったので車両等障害物は何もないと考えA急カーブを旋回していたが、その途中で角材を発見し、直ちに減速しながら､衝突を避けるため追越車線に緊急回避したところ併進車に衝突したとのことである。

角材は 15ｃm四方、長さは 3.2mで第 1 車線（幅員 3.5m）に横たわって落ちており、路肩（幅 1.75m）に車両を寄せても通行は不可能であった。なお、角材は午後 9 時 25 分頃通行車両の荷台から落下したものである（目撃者からＹ１の管制室への電話通報記録より)。

またXは規制速度（50km/h）を超える速度でA急カーブを走行していたと推定される。

Xは、①走行支援システムに瑕疵、欠陥がある、③走行支援システムの瑕疵・欠陥と本件事故には相当因果関係があると主張し、Ｙ１に対しては国家賠償法第２条第１項に基づき、Ｙ２に対しては製造物責任法第 3 条に基づき、本件事故によりこうむった損害〇〇〇〇万円の賠償を請求した。

２．原告の主張

（１）走行支援システムに瑕疵、欠陥がある。

①車載器購入時、走行支援システムは、見通しの悪いカーブ等の先にある車両等障害物の情報を提供するシステムであると説明を受けた。

②軽車両未満の大きさの障害物は情報提供されないという説明は受けていない。取扱説明書にも記載されていない。

（２）走行支援システムの瑕疵、欠陥と本件事故との間には、相当因果関係がある。

①走行支援システムから障害物に関する情報が提供されれば、十分減速してカーブ進入し、発見後のブレーキ操作により事故を回避し得た。言い換えれば、走行支援システムから障害物の情報提供がなされなかったために事故が発生した。

②購入時及び取扱説明書に説明がない以上、停止車両・低速車両だけでなく運転に危険な障害物全てを発見、情報提供してくれるシステムであると判断して利用することは、通常想定される使用方法である。

３．論点整理

（１）走行支援システムのサービス内容の事前説明

①走行支援システム利用者に対して、同システム前方停止車両・低速車両情報支援サービスにおいて軽車両未満の大きさの障害物は情報提供されないことについて、取扱説明書等による事前説明が必要ではないか

（２）ドライバーの注意義務

①走行支援システム（情報提供レベル）を利用している場合であっても、ドライバーの安全運転のための注意義務は変わらないのではないか

（国家賠償法抜粋）

第二条　道路、河川その他の公の営造物の設置又は管理に瑕疵があつたために他人に損害を生じたときは、国又は公共団体は、これを賠償する責に任ずる。 ２　前項の場合において、他に損害の原因について責に任ずべき者があるときは、国又は公共団体は、これに対して求償権を有する。

（国家賠償法関連判例抜粋）

「国家賠償法２条１項の営造物の設置または管理の瑕疵は、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい･･･」（高知国道 56 号落石事件最判昭和 45 年８月 20 日） 「国家賠償法２条１項にいう営造物の設置または管理に瑕疵があったと見られるかどうかは、当該営造物の構造、用法、場所的環境および利用状況等諸般の事情を総合考慮して個別具体的に判断すべきものである」（道路防護柵転落負傷事件上告審判決最判昭和 53 年 7 月 4 日）

（製造物責任法抜粋）

第二条　この法律において「製造物」とは、製造又は加工された動産をいう。 ２　この法律において「欠陥」とは、当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物に係る事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう。 ３　《略》 第三条　製造業者等は、その製造、加工、輸入又は前条第三項第二号若しくは第三号の氏名等の表示をした製造物であって、その引き渡したものの欠陥により他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる。ただし、その損害が当該製造物についてのみ生じたときは、この限りでない。

（走行速度等に関連する道路交通法規定抜粋）

道路交通法	交通の方法に関する教則（＊）
（最高速度） 第二十二条　車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。 ２　《略》	第５章　自動車の運転の方法 第４節　安全な速度と車間距離 １　安全な速度 （１）自動車を運転する場合は、標識（付表３（１）２４、２４の２）や標示（付表３（２）６）によつて示されている最高速度を超えて運転してはいけません。標識や標示で指定されていないときは、時速６０キロメートルを超えて運転してはいけません。（高速自動車国道については、第７章第２節２を参照）。 （２）　略 （３）決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて、安全な速度で走りましょう。
（安全運転の義務） 第七十条　車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。	第６章　危険な場所などでの運転 第２節　坂道・カーブ ２　曲がり角・カーブ （１）曲がり角やカーブに近づくときは、その手前の直線部分で十分スピードを落としましょう。高速のままハンドルを切ったり、ハンドルを切りながらブレーキを掛けたりすると、横転や横滑りを起こしやすくなります。 （２）ハンドルは急ハンドルにならないように穏やかに操作しましょう。

＊国家公安委員会告示（昭和 53 年 10 月 30 日　国家公安委員会告示第 3 号）